

## ■交通まちづくりアクションプランの策定に伴う都市的課題の整理について

### 持続可能な公共交通のあり方の実現に向けた主要課題と具体的な取り組みの方向性

(岸和田市公共交通のあり方に関する提言書より)

#### ■既存路線バスの維持・活性化

利用者ニーズに合ったサービス改善や施策導入による利用者の確保が必要である。例えば、高齢社会の生活様式に合ったダイヤの見直しや乗り継ぎの改善、あるいはバスマップの作成・配布やICカード導入による利便性向上など、利用環境の改善を図る必要がある。また、まちづくり、商業、観光、環境、交通安全など他の施策との連携は、市民生活の賑わいととも公共交通利用の活性化につながると考えられる。

#### ■公共交通空白地域の解消

ローズバスの試験運行を二度実施したが、十分な利用を得るに至らなかったことから、多くの人が利用するためのニーズに合ったバスの運行について地域主体で検討しなければならないことが分かった。

#### ■地域との協働による取り組みの推進

タウンミーティング等により市民の公共交通への関心を高め、地域の公共交通をみんなで育てる意識を醸成し、協働による取り組みのための仕組み作りが必要である。

#### ■効率的・効果的な施策の実施

具体的な施策等を円滑に検討・実施するためには、運輸局、道路管理者、警察、福祉部局等も会議に参加する地域公共交通会議を設置する必要があると思われる。また、そこでの検討内容を踏まえつつ、市民協働による協議体制を構築し、地域の公共交通は地域が主体となった検討を進める必要がある。

### 第 1 回協議会における各委員からのコメント等を踏まえたキーワード

#### ＜方針・方向性に関して＞

- ①経緯を踏まえた取り組み → 「需要追従型」でなく「上位計画に即した目標指向型」への継続的な検討
- ①土地利用と交通の組合せによるまちづくり施策の視点も重要  
(エキスポ事例：大規模開発をインパクトとした公共交通の充実)
- ②東岸和田駅付近高架化事業等の整備
- ③効率的・効果的な施策立案 → 近隣自治体との連携・調整、共同施策化の可能性の検証
- ③鉄道沿線まちづくりの取組みとの連携・調整
- ④事業の序列化 → 効果性・容易性・効果発現までの時間軸等を踏まえた着手の検討

#### ＜交通サービスに関して＞

- ①利用者が自由に交通手段/移動ルートを選択できる複数の交通モードの確保/地域公共交通網の形成  
→ 交通結節点である鉄道駅を結ぶシャトルバス等の運行など
- ②既存交通網の維持 → 複合的な需要に対応できる運行ダイヤの見直し等のサービスの提供
- ②持続可能な交通の実現 → 交通モードの特徴や交通産業の実態を考慮した取組み手段の検討  
(タクシー業界：ライドシェア等の新たな問題が発生、バス：従来の赤字補填システムの限界)
- ③小さな拠点のネットワーク化 → 3つの谷筋(都市軸)を結ぶ地域公共交通網(移動手段)の形成
- ③観光拠点のネットワーク化 → 地域公共交通を利用した観光周遊ルートの形成
- ④活動と移動の階層構造を意識したネットワーク → 行政境界を越えた効率的な地域公共交通網の形成

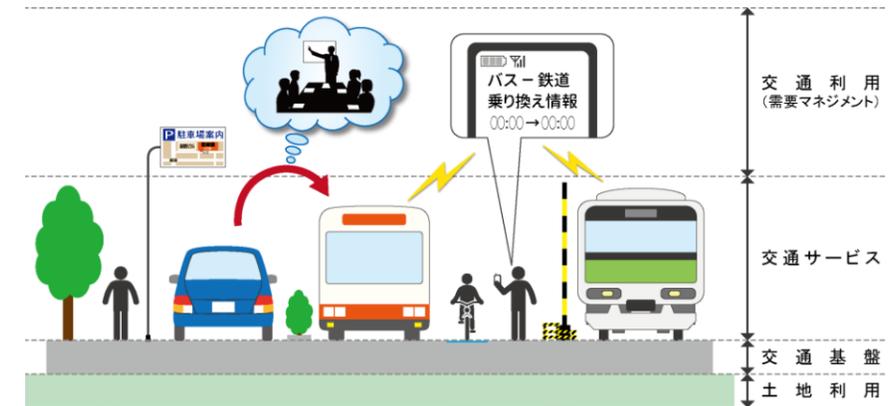
#### ＜利用に関して＞

- ①公共交通機関の利用促進 → 「発着場所/時間がわかりやすい」状況(案内)づくり
- ①心理学的アプローチによる旅客増加 → ラッピング電車などの企画
- ①自家用自動車から公共交通への利用転換促進 → 運転免許返納者への交通系ICカード配布
- ①料金抵抗の低減による公共交通利用促進 → 乗継割引、ゾーン運賃の導入(及び導入を阻害する要因の分析)
- ②乗継ぎ利便性の向上 → 「鉄道とバス・タクシー、バス同士の連結」
- ②「人々の生活支援」としての交通施策 → 地域の実情に応じた様々な移動手法の導入の検討
- ③交通弱者への対応施策 → 福祉等の他分野との連携による施策展開
- ③地域活性化に寄与する交通サービス → 同伴移動を推進できるサービスの検討の提案

### 課題整理の捉え方

#### (1)理念・施策立案に関する課題整理の分類化

- ①行政境界に関係なき市民活動、効率的な交通網形成には近隣自治体との連携・調整が必要  
→ 活動と移動の階層構造(広域、市内、生活圏)による分類での整理
- ②土地利用と交通の組合せといった視点が重要  
→ 施策タイプによる分類での整理(交通基盤、交通サービス、交通利用・需要マネジメント)



さらに3層の移動場面を支える交通サービスを6種類の手段に分類

(鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車、徒歩)

#### (2)理念・施策立案に関する課題抽出にあたっての視点(評価軸の設定)

- ①「人々の生活支援」としての交通施策を考えていくべき  
→ 都市構造を評価する6つの分野からの交通の現状の評価  
(生活利便性、健康・福祉、安心・安全、地域経済、行政運営、エネルギー/低炭素)  
**詳細に分類した交通行動からの具体的な課題に関する意見聴取**  
(例：買い物難民、通院難民、通勤・通学難民など)
- ②交通モードの特徴や交通産業の実態を考慮した取組み手段の検討が必要  
→ 市民意識調査の分析、第16次大阪府・市民の交通環境を良くする行動要約資料集の整理  
**地域特有の交通事業に係る実態に関する意見聴取**

#### (3)その他、具体的な施策展開する上での課題抽出の視点(実効性のある枠組みづくり)

- ①市民・交通事業者・行政の連携  
→ 上位計画等に定めている役割分担の整理、協働に向けた最適な手順検討に関する事例収集  
**相互理解を深めるための進め方等に関する意見聴取**
- ②厳しい財源制約下における所要財源の確保  
→ 移動支援に関する施策の整理、交通サービス負担・自主財源確保に関する事例収集  
**岸和田市地域公共交通協議会と行政・議会の関係などに関する意見聴取**
- ③様々な施策の組合せ  
→ 他分野施策との連携又はパッケージ化による相乗効果が発現された事例収集  
**導入可能な組合せアイデアに関する意見聴取**

※ \_\_\_\_\_部は、岸和田市地域公共交通協議会等で意見聴取したい内容

#### 【参考】公共交通の基本的な考え方(岸和田市公共交通のあり方に関する提言書より)

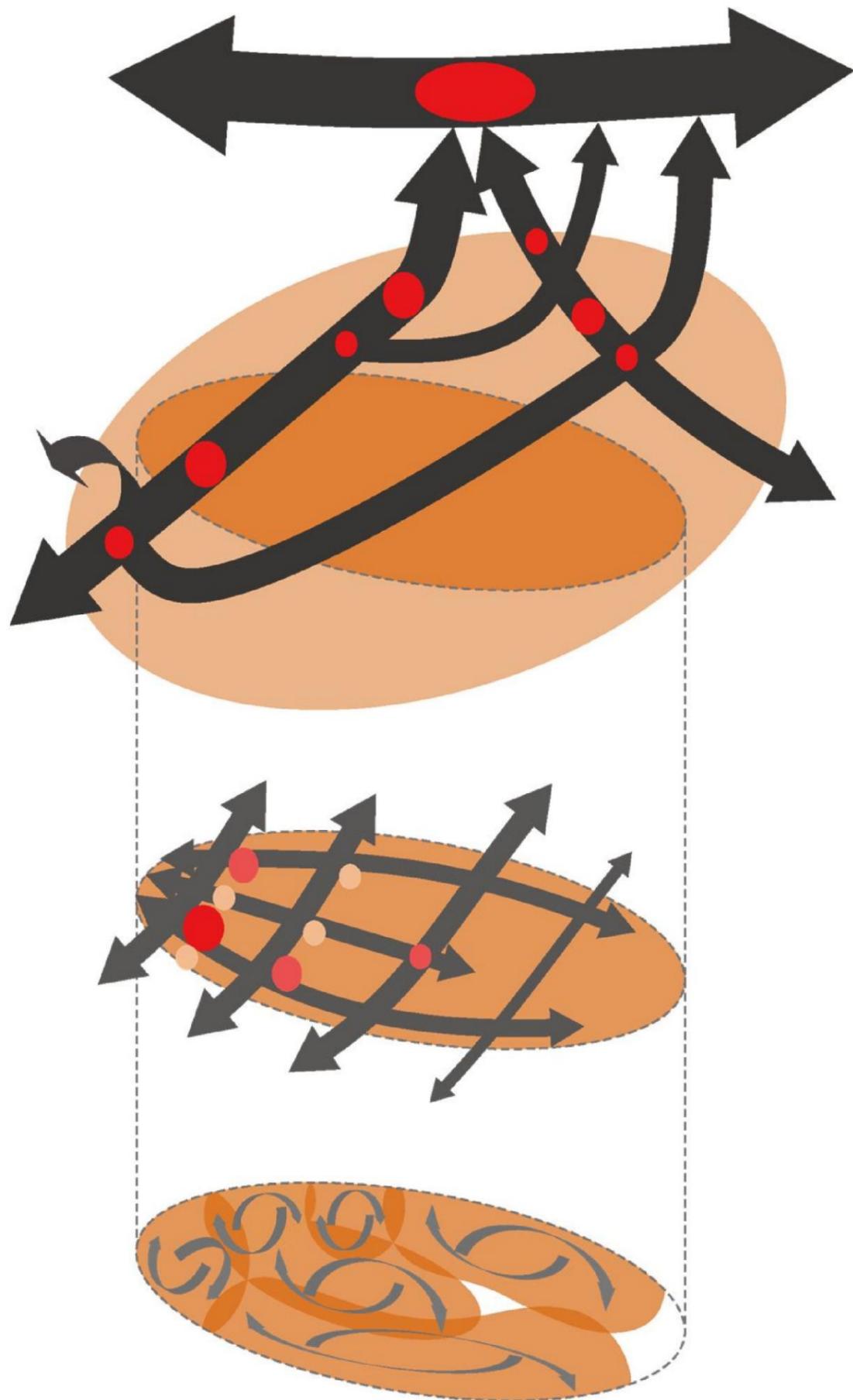
市民生活に必要な移動を市外、市内および地区内に区分して、それらのニーズに対応するため、鉄道、路線バス、コミュニティバス等の連携を強化し、公共交通のネットワークを構築する。

岸和田市外への移動については、JR 阪和線、南海本線の他に山手地区においてバスを中心とした公共交通体系の構築の検討が必要である。

岸和田市内の鉄道駅や大型施設などへの移動については、幹線機能を有する路線バスでの移動を基本とし、それらの路線バスの維持・活性化を図る。また大型施設については、各施設がシャトルバス等を検討することも必要である。

地区内の移動については、需要が少ないため、その需要に対応する乗合タクシーなどの地区が育て、維持する仕組みの検討が必要である。一方で、集約型の移動手段での対応が困難な移動支援については、個別輸送が基本となると考えられる。

# 活動と移動の階層構造による分類イメージ



## 大阪都市圏レベルの広域的な活動

＜南大阪・泉州圏の地域核として行われる活動＞

＜活動イメージ＞

- ・大阪市内・堺市内の会社・学校への通勤・通学
- ・堺市内・大阪市内から岸和田市内の会社への通勤・通学
- ・大阪市内・堺市内の得意先への営業
- ・大阪市内・堺市内への買物
- ・全国から岸和田市内の主要観光スポットへの来訪

等

## 近隣都市圏レベルの活動

＜市域を跨ぎ、近隣圏の拠点として行われる活動＞

＜活動イメージ＞

- ・隣接市町の会社・学校への通勤・通学
- ・隣接市町から岸和田市内の会社・学校への通勤・通学
- ・隣接市町の得意先への営業
- ・隣接市町の大規模商業施設への買物
- ・岸和田市内及び隣接市町の観光スポットへの周遊

等

## 日常生活圏レベルの活動

＜岸和田市内の小さな拠点で行われる活動＞

＜活動イメージ＞

- ・岸和田市内の会社・学校への通勤・通学
- ・保育施設への送り迎え
- ・近所のスーパーでの日常的な買物
- ・かかりつけの病院への通院
- ・地区公園への散歩

等